

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

<http://www.club-rmm.be>

n°142 2007-1



Quelques instantanés du souper du club, ce 5 janvier 2007 (photos Didier Delfosse).

Assemblée générale du 19 janvier

Ce vendredi 19 janvier c'est tenue au local du club l'assemblée générale.

Comme précisé dans la convocation figurant dans FFN 141 (2006-6), l'ordre du jour prévoyait le rapport du Trésorier, le rapport des Commissaires aux Comptes, L'Assemblée Générale a approuvé les comptes 2006 et donné décharge au Comité pour sa gestion 2006.

En remplacement de Paul Delescaille dont le mandat biennal arrivait à échéance, Charles Fourny, past-président, a été élu "Commissaire aux Comptes" pour le mandat 2007-2008.

Les mandats biennaux de Claude Carpet, Didier Delfosse, Jean-Pierre Lobet, Luc Parant arrivant à échéance, ces quatre membres du comité étaient démissionnaires, mais rééligibles. Comme aucune candidature n'est parvenue au secrétaire pour le 1 janvier 2007 (article n°405 des statuts), ils ont été réélus.

Le budget 2007 a été approuvé.

Réunion de comité du 23 janvier

Le nouveau Comité s'est réuni le 23 janvier (article n°502 des statuts) pour répartir les fonctions en son sein, à la majorité des membres présents.

Président (1) Jean-Claude Botspoel

Vice-Président (2)..... André Delsemme

Secrétaire Jean-Pierre Lobet

Trésorier (3) Claude Carpet

Médiateur Philippe Bruniaux

Relations publiques (4).... Luc Parant

Webmaster (5)..... Didier Delfosse

Fonctions complémentaires au sein du comité

(1).....Représente le réseau HO "US".

(2)Représente le réseau HO "Mosan".

(3)Rédac'chef et éditeur responsable de Ferro FlashNamur.

(4)Responsable de la bibliothèque.

(5)Représente le réseau N "Athus-Meuse".

Les fonctions au sein du Comité et les responsables d'activités figurent sur l'avant-dernière page de chaque numéro de Ferro Flash Namur.

Après dix ans de travail (pour lequel nous le remercions) dans la gestion de la trésorerie, notre ami Didier souhaitait être déchargé de cette fonction en raison de l'accumulation grandissantes de charges privées et professionnelles. D'autant qu'il gère déjà le site Internet du club, expédie les Ferro Flash Namur, responsable du réseau N...

Claude Carpet (ancien trésorier) a accepté de reprendre la gestion des comptes du club au 1 janvier 2007.

Modifications des responsables pour le réseau N "Athus-Meuse", Jacques Quoitin ayant demandé à être relevé de son rôle. Les gestionnaires actuels sont Didier Delfosse et Jacques De Jaeger.

Le résumé des délibérations de cette réunion figure ci-après.

Excursion à Mulhouse

Elle est organisée par le Président le 24 et 25 février 2007. Visite de la Cité du Chemin de Fer et de la Cité de l'Automobile (Collection Schlumpf). Toutes deux récemment rénovées et à cette occasion ont quitté le titre de "Musée" pour "Cité de...!"

Le logement est prévu au "Campanile" ou au "Première Classe" le samedi soir.

Inauguration du réseau HO "US"

Les festivités ont été fixées au samedi 5 et dimanche 6 mai 2007 en nos locaux. Plus d'infos dans FFN 143.

4ème Bourse du RMM

Elle se tiendra le **dimanche 3 juin**. **Nouveauté : de 10h à 16h**. Et, comme chaque année, à l'Institut Technique Henri Maus, Place des Cadets n°4 à Namur.

Innovation en Belgique : ouverture des portes à 10h du matin, fermeture à 16h pour permettre une visite en famille !!!

Märklin-Trix sera présent, dans une salle à part à l'entrée, avec le thème "Papa, viens jouer avec moi au train".

Exposition à Bad-Neuenhar (D)

Contrairement à ce qui avait été supposé, l'exposition n'a pas lieu pendant deux mais un seul jour : le dimanche 1 avril. Comme nous nous sommes engagés à y aller, le réseau N y sera donc présenté.

Le comité a décidé de revoir la réglementation et les conditions propres aux déplacements de réseaux hors le club en raison des contraintes engendrées par les distances kilométriques et les volontaires à trouver.

Fiche de renseignements

Lors de l'assemblée générale du 19 janvier, il a été souhaité par de nombreux membres de pouvoir disposer d'une liste de ceux-ci sous forme d'un "trombinoscope". Une "fiche de renseignements" est annexée à ce Ferro Flash Namur. Elle sera exclusivement en possession du Secrétaire du club. Seuls, les membres du Comité seraient en possession de la liste complète.

La liste pour les membres du club contiendrait uniquement les renseignements que les membres acceptent de rendre disponibles dans les conditions suivantes : la liste serait affichée dans le local réseau et pourrait être délivrée par un membre du comité à tout membre du club en règle de cotisation qui en ferait la demande. Cette liste sera immédiatement modifiée, pour et à la demande du membre concerné s'il en fait la demande au Secrétaire.

Carnet sombre

Madame Gilberte Preud'homme, veuve de Jules Grevesse était née à Rochefort. Maman de notre ami Christian Grevesse, elle est décédée à Huy ce 30 janvier dernier dans sa quatre-vingt cinquième année et conduite à sa dernière demeure de Thiange, le 2 février. Nos condoléances à Christian et Danila.

1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Suite des FFN 136 à 141

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1949 : (2.801 machines)

Locomotives propres à la SNCB (2.757 machines)

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
1	34	30	38	60	16
5	4	31	159	62	5
7	73	35	4	64	131
9	42	36	91	81	427
10	49	38	144	90	25
12	6	40	68	93	57
15	46	41	209	94	6
16	59	48	34	96	15
22	33	50	5	97	24
24	11	51	90	98	11
25	14	53	318	99	20
26	90	57	61		
29	300	58	38	Total	2.757

Locomotives "prises de guerre 1944-1945" : (44 machines)

A la Deutsche Reichsbahn	A la SNCB	
Baureihe (BR)	Type	Nombre
BR 50 (8) et BR 44 (1)	25	9
BR 52 Kon	27	3
BR 89	59	1
BR 38	64	1
BR 39	67	1
BR 55	81	14
BR 56	82	2
BR 58	83	2
BR 57	90	10
BR 93	97	1
	Total	44

247 locomotives (propres à la SNCB) mises hors écritures en 1949

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
11	12	219	1103	11.003	avril	Baulers	FSU	
		221	1104	11.004	mars	Sint-Niklaas	FSN	
		237	1107	11.007	avril	Oostende	FSD	
		267	1110	11.010	février	Sint-Niklaas	FSN	
		434	1122	11.022	mars	Saint-Martin	NZ	
		435	1123	11.023	avril	Brugge	FR	
		436	1124	11.024	mars	Dendermonde	FT	
		437	1125	11.025	avril	Walcourt	LWC	
		1957	1135	11.035	avril	Brugge	FR	
		1959	1136	11.036	avril	Oostende	FSD	
		1961	1138	11.038	avril	leper	FY	
		2219	1146	11.046	avril	Walcourt	LWC	
18	2	2706	1806	18.006	avril	Sint-Niklaas	FSN	
		2747	1847	18.047	avril	Mol	LML	
19	1	3290	1901	19.001	mars	Sint-Niklaas	FSN	
22	1	-	2223	22.003	novembre	Tamines	FTM	(A)
24	1	-	2456	24.006	février	Tamines	FTM	(B)
31	2	5126	3126	31.026	novembre	Schaerbeek	FSR	
		5153	3153	31.053	novembre	Schaerbeek	FSR	
33	8	3994	3301	33.001	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
		3995	3302	33.002	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
		3996	3303	33.003	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
		3997	3304	33.004	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
		3998	3305	33.005	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
		3999	3306	33.006	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
		4000	3307	33.007	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
		3993	3300	33.008	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
36	2	4431	3631	36.031	mai	Ronet	FEO	
		4388	3688	36.088	mai	Ronet	FEO	
38	3	5282	3882	38.082	mai	Monceau	LNC	
		5286	3886	38.086	mai	Merelbeke	FKR	
		5335	3935	38.135	octobre	Monceau	LNC	
41	3	3502	4102	41.002	novembre	Dendermonde	FT	
		3519	4119	41.019	novembre	Aarschot	FRST	
		3800	4200	41.100	novembre	Ronet	FEO	
44	156	2905	4405	44.005	avril	Brugge	FR	
		2906	4406	44.006	avril	Oudenaarde	FDN	
		2910	4410	44.010	avril	leper	FY	
		2911	4411	44.011	avril	Merelbeke	FKR	
		3142	4412	44.012	juin	Tienen	FTL	
		2914	4414	44.014	avril	Mol	LML	
		2917	4417	44.017	avril	Statte	LHY	
		2920	4420	44.020	avril	Mol	LML	
		2922	4422	44.022	avril	Brugge	FR	
		2932	4432	44.032	mai	Gouvy	FVY	
		2934	4434	44.034	mars	Kortrijk	FC	
		2935	4435	44.035	avril	Tienen	FTL	
		2938	4438	44.038	avril	Kortemark	FTK	
		2939	4439	44.039	avril	Kortrijk	FC	
		2944	4444	44.044	avril	Mol	LML	
		3846	4446	44.046	avril	leper	FY	
		2947	4447	44.047	avril	Ciney	LC	
		3049	4449	44.049	mars	Oudenaarde	FDN	
		2950	4450	44.050	mars	Kortrijk	FC	
		3451	4451	44.051	mai	Gouvy	FVY	
3452	4452	44.052	mars	Merelbeke	FKR			
3454	4454	44.054	avril	Tienen	FTL			
3455	4455	44.055	mars	Merelbeke	FKR			

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
44		3458	4458	44.058	avril	Kortrijk	FC	
		3459	4459	44.059	avril	Ieper	FY	
		3460	4460	44.060	mars	Gent-Zeehaven	FGNF	
		3461	4461	44.061	avril	Statte	LHY	
		3062	4462	44.062	mars	Kortrijk	FC	
		3465	4465	44.065	avril	Ieper	FY	
		3466	4466	44.066	avril	Mol	LML	
		3469	4469	44.069	avril	Brugge	FR	
		3473	4473	44.073	avril	Kortemark	FTK	
		3474	4474	44.074	avril	Gouvy	FVY	
		3475	4475	44.075	mars	Sint-Niklaas	FSN	
		3478	4478	44.078	avril	Statte	LHY	
		3479	4479	44.079	avril	Dendermonde	FT	
		3480	4480	44.080	avril	Mol	LML	
		3481	4481	44.081	avril	Mol	LML	
		2984	4484	44.084	avril	Mol	LML	
		3147	4487	44.087	mars	Oudenaarde	FDN	
		2990	4490	44.090	avril	Mol	LML	
		2996	4496	44.096	avril	Ciney	LC	
		3001	4501	44.101	avril	Sint-Niklaas	FSN	
		3843	4503	44.103	avril	Aalst	FLS	
		3155	4505	44.105	avril	Tienen	FTL	
		3007	4507	44.107	avril	Gouvy	FVY	
		2979	4509	44.109	avril	Schaerbeek	FSR	
		3130	4510	44.110	avril	Dendermonde	FT	
		3131	4511	44.111	avril	Schaerbeek	FSR	
		3014	4514	44.114	avril	Statte	LHY	
		3015	4515	44.115	avril	Oudenaerde	FDN	
		2976	4516	44.116	avril	Mol	LML	
		3138	4518	44.118	avril	Kortemark	FTK	
		3019	4519	44.119	avril	Ieper	FY	
		3820	4520	44.120	mars	Kortrijk	FC	
		3824	4524	44.124	avril	Statte	LHY	
		3165	4525	44.125	avril	Kortemark	FTK	
		3831	4531	44.131	avril	Oudenaarde	FDN	
		3034	4534	44.134	mai	Kortrijk	FC	
		3035	4535	44.135	avril	Mol	LML	
		3837	4537	44.137	avril	Brugge	FR	
		3839	4539	44.139	avril	Ciney	LC	
		3041	4541	44.141	avril	Ciney	LC	
		3042	4542	44.142	avril	Brugge	FR	
		3545	4545	44.145	avril	Gouvy	FVY	
		3546	4546	44.146	mars	Kortrijk	FC	
		3548	4548	44.148	avril	Dendermonde	FT	
		3549	4549	44.149	avril	Schaerbeek	FSR	
		3553	4553	44.153	avril	Brugge	FR	
		3554	4554	44.154	avril	Mol	LML	
		3159	4559	44.159	avril	Brugge	FR	
		3562	4562	44.162	février	Mol	LML	
		3163	4563	44.163	mars	Kortrijk	FC	
		3167	4567	44.167	avril	Kortrijk	FC	
		3068	4569	44.169	avril	Ieper	FY	
		3572	4572	44.172	mai	Tienen	FTL	
		3573	4573	44.173	avril	Schaerbeek	FSR	
		2960	4580	44.180	avril	Ciney	LC	
		3127	4583	44.183	avril	Statte	LHY	
		3584	4584	44.184	avril	Ciney	LC	
		3585	4585	44.185	avril	Brugge	FR	
		3186	4586	44.186	mars	Kortrijk	FC	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
44		3589	4589	44.189	avril	Sint-Niklaas	FSN	
		3590	4590	44.190	avril	Ieper	FY	
		3171	4591	44.191	avril	Dendermonde	FT	
		3592	4592	44.192	avril	Mol	LML	
		3593	4593	44.193	avril	Aalst	FLS	
		3595	4595	44.195	mars	Kortrijk	FC	
		3046	4596	44.196	avril	Walcourt	LWC	
		3178	4599	44.199	avril	Merelbeke	FKR	
		3600	4600	44.200	mars	Oudenaarde	FDN	
		3838	4609	44.209	avril	Ciney	LC	
		3611	4611	44.211	mars	Oudenaarde	FDN	
		3612	4612	44.212	avril	Hasselt	FHS	
		3614	4614	44.214	mars	Gouvy	FVY	
		3615	4615	44.215	avril	Statte	LHY	
		3616	4616	44.216	avril	Brugge	FR	
		3828	4618	44.218	avril	Hasselt	FHS	
		3619	4619	44.219	mars	Kortrijk	FC	
		3844	4623	44.223	avril	Brugge	FR	
		3627	4627	44.227	avril	Brugge	FR	
		3628	4628	44.228	avril	Mol	LML	
		3631	4631	44.231	avril	Ieper	FY	
		3832	4632	44.232	avril	Ieper	FY	
		3634	4634	44.234	avril	Sint-Niklaas	FSN	
		3641	4641	44.241	avril	Mol	LML	
		3642	4642	44.242	avril	Brugge	FR	
		3644	4644	44.244	avril	Brugge	FR	
		3185	4645	44.245	avril	Tienen	FTL	
		3646	4646	44.246	avril	Mol	LML	
		3648	4648	44.248	avril	Schaerbeek	FSR	
		3650	4650	44.250	avril	Muizen	FYM	
		3651	4651	44.251	avril	Kortemark	FTK	
		3652	4652	44.252	avril	Mol	LML	
		3654	4654	44.254	avril	Kortemark	FTK	
		3822	4656	44.256	avril	Kortrijk	FC	
		2958	4658	44.258	mars	Merelbeke	FKR	
		3659	4659	44.259	avril	Merelbeke	FKR	
		3061	4661	44.261	avril	Ieper	FY	
		3662	4662	44.262	mars	Kortrijk	FC	
		3667	4667	44.267	avril	Brugge	FR	
		2968	4668	44.268	avril	Ciney	LC	
		2969	4669	44.269	avril	Brugge	FR	
		2970	4670	44.270	avril	Mol	LML	
		3672	4672	44.272	avril	Sint-Niklaas	FSN	
		3673	4673	44.273	avril	Schaerbeek	FSR	
		2975	4675	44.275	mars	Kortrijk	FC	
		3076	4676	44.276	avril	Tienen	FTL	
		3077	4677	44.277	avril	Brugge	FR	
		3182	4682	44.282	avril	Kortemark	FTK	
		3083	4683	44.283	avril	Ciney	LC	
		3085	4685	44.285	avril	Statte	LHY	
		2954	4690	44.290	avril	Ieper	FY	
		3091	4691	44.291	mars	Oudenaarde	FDN	
		3092	4692	44.292	avril	Mol	LML	
		3093	4693	44.293	avril	Sint-Niklaas	FSN	
		3154	4694	44.294	avril	Statte	LHY	
		2895	4695	44.295	avril	Sint-Niklaas	FSN	
		2972	4699	44.299	mars	Sint-Niklaas	FSN	
		3101	4701	44.301	avril	Brugge	FR	
		3102	4702	44.302	avril	Kortemark	FTK	
		3103	4703	44.303	avril	Gouvy	FVY	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
44		3065	4705	44.305	avril	Mol	LML	
		3106	4706	44.306	avril	Brugge	FR	
		3107	4707	44.307	mai	Kortrijk	FC	
		2977	4710	44.310	avril	Sint-Niklaas	FSN	
		3112	4712	44.312	avril	Ieper	FY	
		2981	4713	44.313	avril	Mol	LML	
		3054	4714	44.314	mars	Kortrijk	FC	
		3116	4716	44.316	avril	Statte	LHY	
		3117	4717	44.317	avril	Statte	LHY	
		3118	4718	44.318	avril	Kortemark	FTK	
		3121	4721	44.321	avril	Gouvy	FVY	
		3122	4722	44.322	mai	Kortrijk	FC	
		3835	4725	44.325	mars	Kortrijk	FC	
		3126	4726	44.326	avril	Ciney	LC	
51	13	40	5109	51.009	juillet	Muizen	FYM	
		44	5110	51.010	février	Monceau	LNC	
		133	5133	51.033	juillet	Latour	MUT	
		233	5149	51.049	juillet	Muizen	FYM	
		238	5151	51.051	juillet	Ronet	FEO	
		328	5170	51.070	juillet	Tournai	FTY	
		559	5206	51.106	juillet	Haine-Saint-Pierre	GT	
		660	5215	51.115	juillet	Ans	ANS	
		779	5225	51.125	juillet	Haine-Saint-Pierre	GT	
		1019	5244	51.144	février	Mons	FMS	
		1146	5251	51.151	juillet	Tournai	FTY	
		1249	5257	51.157	février	Monceau	LNC	
		1250	5258	51.158	juillet	Tournai	FTY	
53	1	4183	5583	53.283	novembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
57	1	4717	5717	57.017	novembre	Bruxelles-Midi	FBM	
66	23	6601	6601	66.001	mai	Latour	MUT	
		6605	6605	66.005	avril	Latour	MUT	
		6606	6606	66.006	mars	Merelbeke	FKR	
		6608	6608	66.008	mai	Latour	MUT	
		6612	6612	66.012	avril	Merelbeke	FKR	
		6613	6613	66.013	mars	Merelbeke	FKR	
		6614	6614	66.014	mars	Merelbeke	FKR	
		6616	6616	66.016	mai	Latour	MUT	
		6617	6617	66.017	mai	Latour	MUT	
		6618	6618	66.018	mars	Merelbeke	FKR	
		6621	6621	66.021	mars	Merelbeke	FKR	
		6624	6624	66.024	mars	Merelbeke	FKR	
		6625	6625	66.025	mai	Latour	MUT	
		6626	6626	66.026	mai	Latour	MUT	
		6627	6627	66.027	mai	Latour	MUT	
		6628	6628	66.028	mars	Merelbeke	FKR	
		6629	6629	66.029	mai	Latour	MUT	
		6641	6641	66.030	mai	Latour	MUT	
		6631	6631	66.031	mai	Latour	MUT	
		6633	6633	66.033	mars	Merelbeke	FKR	
6645	6645	66.035	mai	Latour	MUT			
6671	6671	66.037	mai	Latour	MUT			
6638	6638	66.038	avril	Merelbeke	FKR			
69	6	6916	6916	69.003	avril	Berchem	FCV	
		6906	6906	69.006	avril	Berchem	FCV	
		6946	6946	69.008	avril	Berchem	FCV	
		6910	6910	69.010	avril	Berchem	FCV	
		6911	6911	69.011	avril	Berchem	FCV	
		6912	6912	69.012	avril	Berchem	FCV	
71	1	-	7484	71.003	janvier	Saint-Martin	NZ	(C)

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
88	2	-	8806	88.001	mai	Renory	RY	(D)
		-	8812	88.002	mars	Saint-Martin	NZ	(D)
89	3	-	8932	89.001	avril	Visé	FVS	(E)
		-	8935	89.004	avril	Visé	FVS	(E)
		-	8936	89.005	avril	Visé	FVS	(E)
91	1	-	9182	91.001	mars	Kortrijk	FC	(F)
92	5	-	9261	92.001	avril	Pepinster	FPS	(G)
		-	9263	92.003	avril	Pepinster	FPS	(G)
		-	9264	92.004	avril	Pepinster	FPS	(G)
		-	9265	92.005	avril	Pepinster	FPS	(G)
		-	9260	92.006	avril	Pepinster	FPS	(G)

Remarques :

(A) à (G) : Locomotives de la "Compagnie du Nord-belge", reprises à l'effectif de la SNCB le 10 mai 1940 (numérotation SNCB à partir du 5 février 1941).

(A) n° 323;

(B) n° 56;

(C) n° 784;

(D) n° 606, 612;

(E) n° 632, 635, 636;

(F) n° 682;

(G) n° 761, 763, 764, 765, 760.

Bilan de l'année 1949

Durant cette année, la SNCB a mis hors-écritures 247 locomotives dont 220 visées par les mesures de standardisation des types de locomotives toutes représentées par des types disparaissant du paysage ferroviaire de notre pays (11, 18, 19, 33, 44, 66, 69, 71, 88, 89, 91, 92) et 27 dont certaines endommagées par faits de guerre, jugées irréparables et d'autres gravement avariées dont la réparation ne s'avérait plus indispensable pour assurer du service : types 22 (1), 24 (1), 31 (2), 36 (2), 38 (3), 41 (3), 51 (13), 53 (1), 57 (1).

Standardisation de certains types de locomotives

En date du 17 novembre 1949, la direction proposa au Conseil d'Administration de vendre ou de démolir certains types de locomotives. Nous reproduisons ci-après un résumé de la note de la Direction.

Tenant compte de l'allure du trafic depuis 1948, de l'amélioration constante du parcours moyen des locomotives en service et des projets d'électrification à l'étude, nous estimons qu'il y a lieu de reconsidérer nos besoins et de prévoir la vente ou la démolition d'une partie des locomotives en excédent.

Nos besoins actuels s'établissent comme suit :

Locomotives de route

De janvier 1948 à juillet 1949, le nombre de locomotives de route en service a été ramené progressivement de 1.683 à 1.488 unités. Une réserve de 14% du nombre de locomotives en service devant être prévue pour la réparation, l'effectif nécessaire aurait pu être fixé à

$1.683 \times 1,14 = 1.918$ locomotives en janvier 1948 et à $1.488 \times 1,14 = 1.696$ locomotives en juillet 1949.

En prenant comme base le mois de janvier 1948 qui fut celui du plus gros trafic depuis 18 mois, le nombre de locomotives de route en surabondance serait de $2.163 - 1.918 = 245$ unités.

Locomotives de manoeuvres

De janvier 1948 à juillet 1949, le nombre de locomotives de manoeuvres en service a été ramené progressivement de 522 à 457. Une réserve de 14% du nombre de locomotives en service devant être prévue pour la réparation, l'effectif nécessaire aurait pu être fixé à $522 \times 1,14 = 595$ en janvier 1948 et à $457 \times 1,14 = 521$ en juillet 1949.

En prenant comme base le mois de janvier 1948 qui fut celui du plus gros trafic depuis 18 mois, le nombre de locomotives de manoeuvres en surabondance serait donc de $602 - 595 = 7$ locomotives.

Le nombre de locomotives considérées comme nécessaires est de $1.918 + 595 = 2.513$ locomotives.

Propositions de la direction

Conservé et poursuivre la réparation de 2.608 locomotives, à savoir :

521 locomotives pour le service "voyageurs" : types 1, 5, 7, 9, 10, 12, 15, 16, 24, 60, 62, 64, 94, 96, 97.

989 locomotives pour le service mixte "voyageurs-marchandises" : types : 25, 26, 29, 31, 38, 40, 41.

506 locomotives pour le service "marchandises" : types 35, 36, 81, 90.

592 locomotives pour le service "manoeuvres" : types 50, 51, 53, 57, 58, 93, 98, 99.

L'excédent par rapport aux nécessités constituerait le "parc en bon état" et comporterait $2.608 - 2.513 = 95$ locomotives, auxquelles il y a lieu d'ajouter celles qui deviendront disponibles à la fin de l'année par l'électrification des lignes 26 et 124.

Eliminer 157 locomotives, à savoir :

34 locomotives du service "voyageurs" : type 22.

72 locomotives du service mixte "voyageurs-marchandises" : types 30 et 48.

41 locomotives en services "marchandises" : type 36.

10 locomotives du service "manoeuvres" : type 51.

Garer 40 locomotives

"prises de guerre 1944-1945", à savoir :

Types 25, 27, 64, 81, 82, 90, 97.

La proposition datant du 17 novembre fait mention de 2.608 locomotives à conserver et de 157 à éliminer soit un total de 2.765 locomotives.

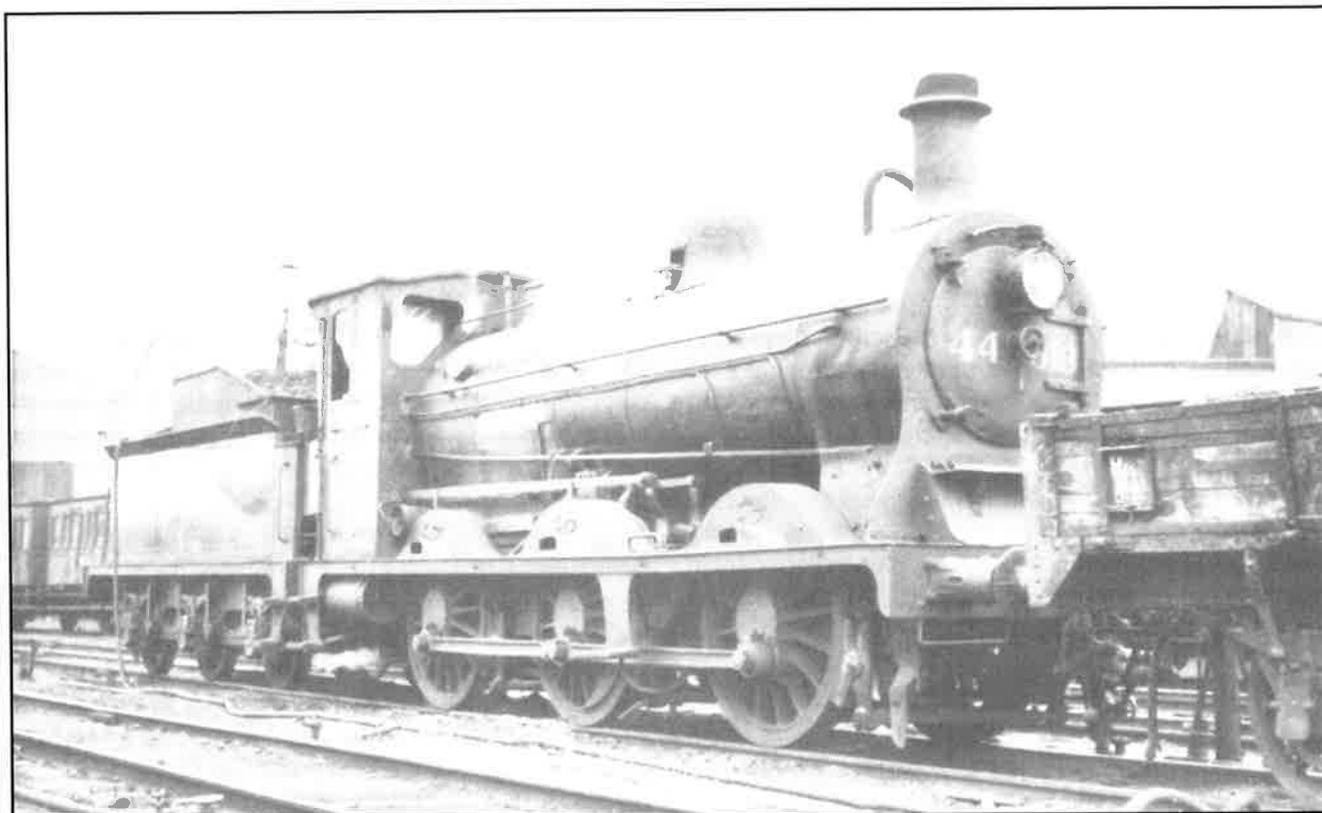
L'effectif au 31 décembre 1949 des machines propres à la SNCB est de 2.757 soit une différence de 8 locomotives. Il s'agit de machines mises hors-écritures entre le 18 novembre et le 30 décembre 1949 (22.003, 31.026, 31.053, 41.002, 41.019, 41.100, 53.283, 57.017).

Note de la rédaction : Electrification des lignes 26 et 124

C'est le 19 novembre 1949 que la ligne 124 (Bruxelles-Midi - Charleroi-Sud) fut mise en exploitation électrique pour les trains directs et semi-directs. Ce n'est qu'à partir du 5 mars 1951 que le service des trains omnibus fut assuré en traction électrique.

C'est le 16 janvier 1950 que les lignes 26 (Ceinture-est de Bruxelles) et 27 furent mises en exploitation électrique entre Linkebeek et Muizen. Le tronçon de la ligne 27 entre Muizen et Antwerpen fut mis en traction électrique le 11 mars 1950.

Michel HERBIET



Locomotive 44.313 mise hors-écritures en avril 1949 à la remise de Mol (LML) et, comme beaucoup de ses soeurs, utilisée comme générateur de vapeur sur roues pour le chauffage de bâtiments (principalement de construction provisoire) et le préchauffage de rames pour trains de voyageurs. Ce n'est qu'à partir de 1951 que les numéros de générateurs ont été attribués (par exemple : A621/98, A621/104) (Photo SNCB).

RAIL MINIATURE MOSAN : 5 et 6 mai 2007 festivités d'inauguration du réseau H0 à décor US.

Rectifications FFN 138 page 11

Colonne de gauche :

Dans le titre, il y a "747", il faut "749";

Contenu du tableau année 1950 : il y a "96", il faut "98";

4ème colonne (types) : ajouter "72";

5ème colonne (nombre) : ajouter "2";

5ème colonne (total) : il y a "96", il faut "98".

Colonne de droite :

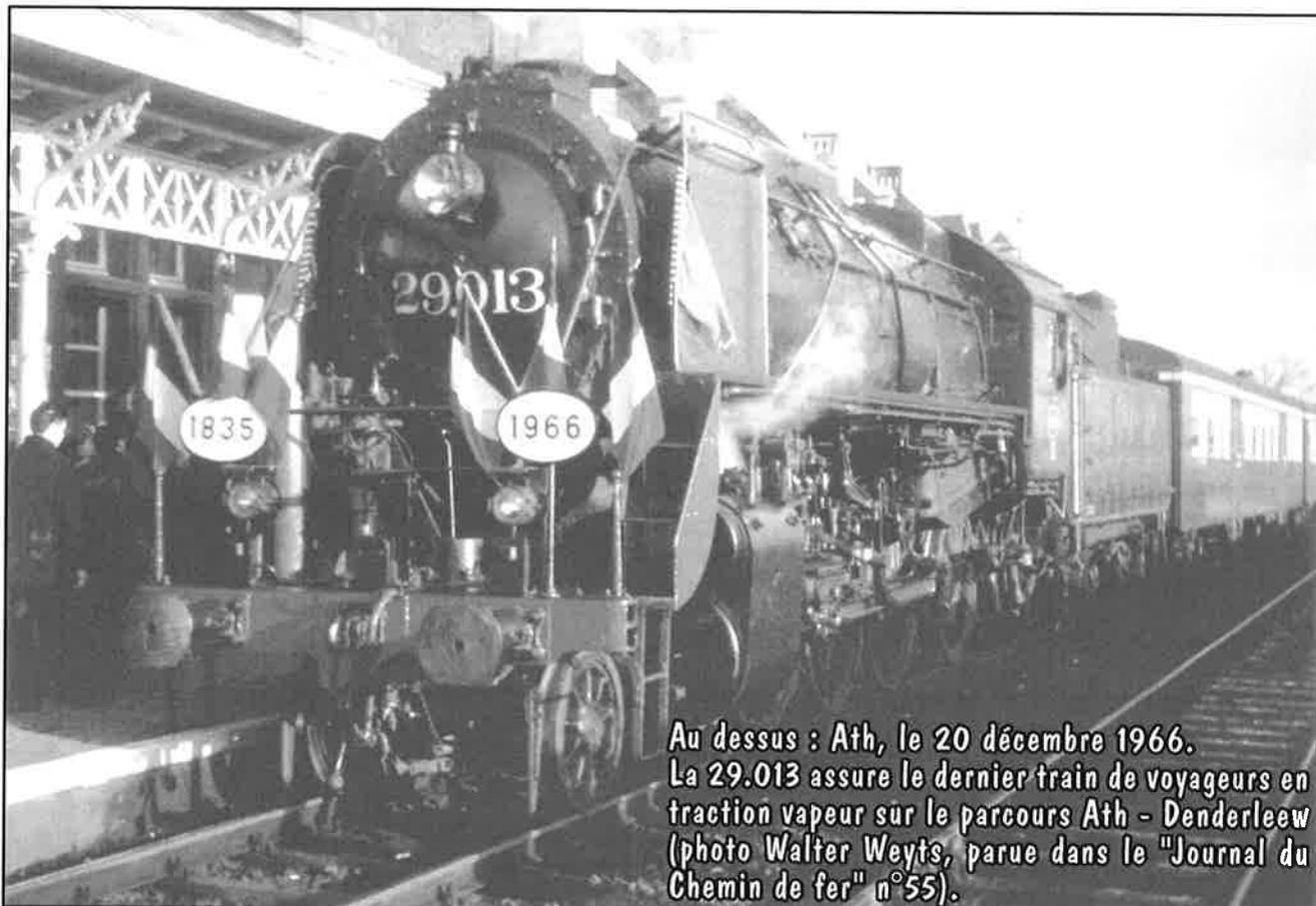
Titre : il y a "3.490", il faut "3.492";

Contenu du paragraphe :

2ème ligne : il y a "3.490", il faut "3.492";

Dernière ligne : il y a "96", il faut "98".

1966 - 2006 : 40ème anniversaire de la fin de la traction vapeur en Belgique



Au dessus : Ath, le 20 décembre 1966.
La 29.013 assure le dernier train de voyageurs en traction vapeur sur le parcours Ath - Denderleew (photo Walter Weyts, parue dans le "Journal du Chemin de fer" n°55).



En dessous : Ath, le 16 décembre 2006.
La commémoration de cet événement avec la 29.013, seule machine de la SNCB encore en ordre de marche (photo Manfred Hirtz, parue dans "En Lignes" du PFT n°77).

1956 - 2006 : 50ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg

Suite de FFN 137 à 140

Le matériel roulant : les automotrices

Chapitre écrit par E. Musyck, Ingénieur à la Direction du Matériel et des Achats de la SNCB.

Au cours des dernières années, la SNCB a mis en construction plusieurs importantes séries d'automotrices électriques, notamment la série 1954 de 79 éléments à 120 km/h, la série 1955 de 38 éléments à 140 km/h, la série 1956 de 22 éléments à 120 km/h. Chaque élément est, suivant la formule définitivement adoptée, formé de deux véhicules associés en permanence et constitue donc la plus petite unité de train utilisable sur les lignes électrifiées.

En situation définitive, les effectifs nécessaires à l'exploitation de la ligne Bruxelles - Luxembourg seront puisés dans les séries 1954 et 1956.

Quoique la ligne Bruxelles - Luxembourg soit généralement considérée comme étant avant tout une ligne à trafic international de marchandises, son mouvement de voyageurs est néanmoins très important et se présente avec des caractéristiques très différentes selon les tronçons considérés. En effet, la section Bruxelles-Ottignies - Wavre sera le siège d'un service intensif de grande banlieue, d'autre part, les tronçons Bruxelles - Namur et Namur - Luxembourg traversent des zones où les densités de population sont fort différentes et, par conséquent, nécessitent des services à caractéristiques distinctes.

L'automotrice, grâce à ses particularités et ses nombreux avantages, apporte une solution très souple à tous les problèmes de l'exploitation de Bruxelles - Luxembourg malgré leur grande diversité.

Rappelons succinctement les avantages majeurs des automotrices qui justifient le choix de ce matériel malgré son coût élevé.

Les automotrices électriques à cause de leur grande puissance massique (càd des ch/tonne de poids total) sont de tous les engins ferroviaires ceux qui peuvent développer les plus grandes accélérations au démarrage. Cette propriété se traduira par des vitesses moyennes élevées en service omnibus.

Comme toute automotrice est dotée d'une cabine de conduite à chaque extrémité, elle constitue un engin réversible, ce qui élimine des manoeuvres aux gares terminus et simplifie énormément leur exploitation particulière aux heures de grand trafic.

Mais l'avantage capital des automotrices consiste dans la possibilité de constituer

des trains de quatre, six ou huit voitures par simple accouplement entre elles.

Ces rames sont alors conduites par un seul agent à partie du poste de conduite de tête.

Ceci est possible en raison même de la nature des équipements électriques qui sont commandés à distance au moyen de circuits d'asservissement à basse tension. C'est le système bien connu de commande en unités multiples.

Si une seule unité suffit pour certains trains entre Arlon et Namur, cette unité peut s'accoupler à une ou deux autres entre Namur et Bruxelles où une plus forte composition est requise.

Il est ainsi possible d'ajuster la composition du matériel des trains aux nécessités de la clientèle qui est très variable suivant l'heure et l'endroit.

La mise en ligne de trains légers, fréquents et rapides, indispensables dans une exploitation à la fois économique et modernisée, est réalisable à l'automotrice.

Ces généralités étant rappelées, nous pouvons passer en revue quelques caractéristiques du matériel et rechercher en quoi il diffère des séries précédentes.

Tout en conservant la même disposition générale des compartiments et des plate-formes d'accès, on a amélioré considérablement le confort des voyageurs en augmentant l'espace entre banquettes; en outre chaque automotrice a été dotée d'un snack-bar. Il va de soit que ces deux mesures ont réduit légèrement le nombre de places assises. De ce fait, le poids par place offerte a augmenté inévitablement. Par rapport aux séries 1950 et 1953, ce poids est passé de 310 kg à 360 kg par place assise. C'est peut-être un pas en arrière dans la course à l'allègement, mais il a été voulu dans l'intérêt des voyageurs.



Deux automotrices "Budd"

D'autres traits concernant la partie mécanique sont dignes d'être mentionnés. Alors que les ossatures de la série 1954 sont encore exécutées en acier courants on a eu recours à une technique entièrement nouvelle: l'emploi d'acier inoxydable tant pour le revêtement que l'ossature suivant le brevet américain "BUDD". Ces véhicules ne nécessitent aucun enduit de couleur. Cependant les avant-corps sont construits en acier à très haute résistance.

Le public appréciera beaucoup les améliorations apportées aux banquettes tant en première qu'en seconde classes. Ces dernières qui sont, dès à présent, à sièges rembourrés avec de l'écume de latex, ont définitivement éliminés les banquettes en bois. L'ensemble des compartiments présente un aspect clair et accueillant grâce aux vastes baies et une décoration sobre mais de bon goût, et le soir à un brillant éclairage fluorescent.

Les isolations thermiques et acoustiques ont été améliorées sensiblement grâce à un emploi de deux couches de laines de verre. En outre, dans les planchers un intercalaire en liège granulé a été mis en oeuvre. Quant au plafond, il a reçu un revêtement bakérisé perforé qui présente un haut pouvoir absorbant à l'égard de l'énergie acoustique.

Dans le but de faciliter l'embarquement et le débarquement des passagers dans les gares à quai indifféremment hauts ou bas, un nouveau type d'embranchement fixe a été réalisé. Celui-ci reporte une marche à l'intérieur de la caisse. Quant aux portières, on sait que leurs manoeuvres sont commandées à distance. Ceci permet d'augmenter la sécurité des voyageurs et de gagner du temps aux arrêts. A cause de ces bons résultats, la disposition des portières pliantes dites "en portefeuille" a été maintenue.

A côté de ce que le public voit dans les automotrices, il y a également ce qu'il ne voit pas, notamment tout l'équipement électrique de traction.

Les moteurs de traction, qui sont au nombre de quatre par automotrice, sont montés à raison d'un par bogie. Pour équilibrer les poids des essieux d'un même bogie, le pivot est décentré légèrement.

Les bogies sont du type "Alsthom" en acier moulé. Le guidage des boîtes munies de paliers à rouleaux est assuré par les biellettes dont les articulations comprennent des éléments élastiques. La caisse bénéficie d'une double suspension élastique grâce à des ressorts en hélice et des ressorts à pinces.

L'exécution d'une grande commande a été l'occasion de l'étude d'un nouveau type de moteur à plus grande vitesse de rotation et par conséquent plus léger. Sa puissance uni-horaire est de 250 ch, valeur bien appropriée au poids également réduit du nouveau matériel. Comme ceux de tous les autres engins récents, ces moteurs à suspension par le nez. Cette technique s'est définitivement implantée en Belgique. Elle se recommande à la fois par sa simplicité, sa légèreté et son coût favorable.

Les moteurs de traction étant alimentés à la caténaire en courant continu à 3.000 Volts, il faut au cours des démarrages, éliminer progressivement les résistances connectées en série avec les moteurs et modifier le couplage de ceux-ci. Les opérations sont faites par des contacteurs haute tension actionnés par un arbre à cames commandé par un servo-moteur électrique. Ce dispositif de démarrage, connu sous le nom d'équipement JH, est commandé au départ de la cabine de conduite et se trouve également sous la surveillance d'un certain nombre de relais. Parmi ceux-ci, citons le relais d'accélération qui impose une valeur bien définie au courant de reprise lors des démarrages.

L'équipement de démarrage JH (Jeumont-Heidmann), qui est un dispositif entièrement mécanique et électrique, évite les inconvénients des commandes électropneumatiques (obstruction des conduites d'huile aux impuretés ou au gel de l'eau condensée).

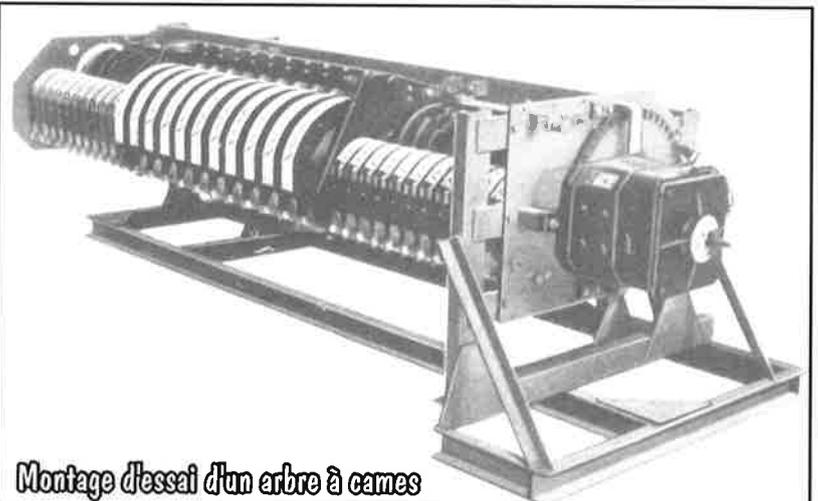
Il permet également de majorer le nombre de crans sans dépenses excessives ni augmentation de poids. Ceci se traduit par une grande sécurité de fonctionnement et un meilleur confort des voyageurs lors des démarrages.

Avec l'électrification s'ouvre une ère nouvelle pour l'exploitation de la ligne du Luxembourg dont les services de trains de voyageurs verront leur structure se modifier profondément. Nul doute que la SNCB trouvera dans ses effectifs d'automotrices nouvelles les instruments appropriés pour réaliser cette modernisation des transports dont les effets bienfaisants sont ressentis dans la vie sociale et économique des régions desservies.

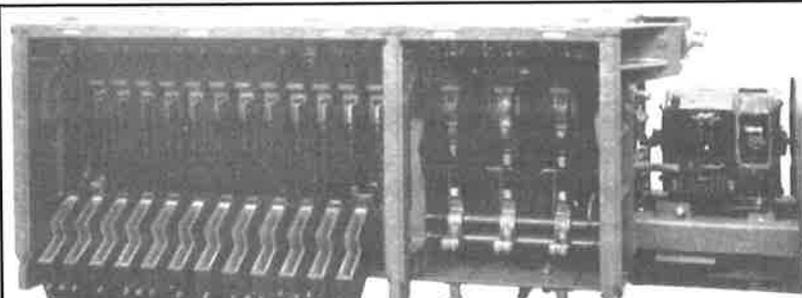
Réception et essais du matériel roulant

L'étude et la "réception" des équipements de traction électrique présentent deux caractères communs : toutes deux exigent une exécution précise et soignée, toutes deux doivent avoir comme base une parfaite connaissance du matériel antérieurement mis en service.

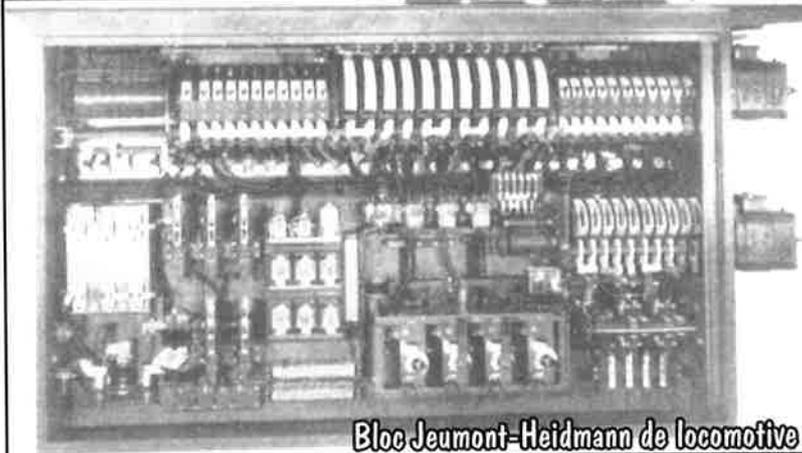
S'il est difficile de toujours fixer des règles précises pour l'étude, la technique de réception du matériel peut, au contraire, être guidée par des modalités rigides, exigeant rarement des interprétations compliquées de la part de l'agent d'exécution.



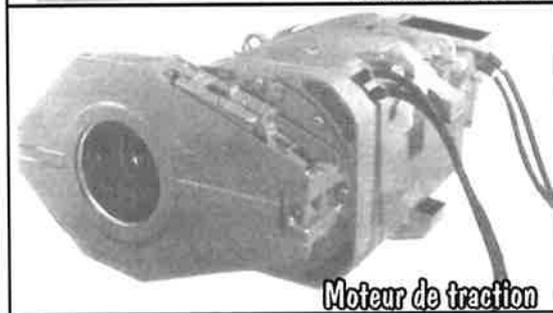
Montage d'essai d'un arbre à cames



Coffre à contacteurs avec moteur d'entraînement de l'arbre à cames



Bloc Jeumont-Heidmann de locomotive



Moteur de traction

Les spécifications techniques constituent, tant pour le constructeur, que pour l'agent réceptionnaire, un guide précieux, si possible complet, qui, en cas de litige, peut être une arme terrible.

Dans une technique moderne, qui vit et évolue rapidement, ces textes sont périodiquement révisés.

Le rail constituant par excellence, le mode de transport qui joint les pays d'Europe, il apparaît évident que, dans toute la mesure du possible, ces révisions doivent s'effectuer à un niveau international.

Et, sous la couverture bleue habituelle des documents administratifs de la SNCB, la spécification relative aux équipements de traction et de chauffage électrique cache, en effet, sa participation à une intense et patiente activité internationale.

Elle aborde des problèmes complexes, où des intérêts parfois opposés s'affrontent, qui sont traités, soit à l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), soit à la Commission Electrotechnique Internationale (CEI), qui n'est pas un organisme ferroviaire, quelquefois encore rediscutés au Comité Mixte de Traction où sont représentés l'UIC et la CEI et les groupements de constructeurs de matériel.

Depuis peu, ces organismes ont d'ailleurs perdu leur caractère européen, au profit d'une entente mondiale,

puisque, d'une part, l'American Association of Railroads a pris l'initiative de travaux en commun avec l'UIC, et que, d'autre part, les comités nationaux des Etats-Unis, de l'Afrique du Sud et du Japon, etc, participent aux travaux de la CEI.

Fiches UIC, fascicules CEI/CMT, spécifications SNCB condensent donc les conditions auxquelles doivent répondre moteurs, appareils et câbles dans leur ensemble, et parfois dans leurs organes constituants, fixent également les principes et les méthodes de réception, et définissent enfin les essais des équipements complets.

Signalons, à titre d'exemple, et en nous limitant aux moteurs de traction, que les bobinages subissent 8 essais en cours de fabrication, que tous les éléments finis doivent être pesés, que certains doivent subir des essais de perforation électrique des isolants et d'autres des vérifications d'équilibrage dynamique, que les moteurs complets sont vérifiés au point de vue

résistances électriques, échauffement, commutation à divers régimes, application de courant avec induit calé, survitesse, rendement, rigidité diélectrique, surcharge, identité des caractéristiques de vitesse et effort en fonction du courant, etc.

Répéter cette énumération pour les machines auxiliaires (moteurs de ventilateurs et de compresseurs), et en imaginer d'autres pour les appareillages (pantographes, contacteurs, résistances de démarrage, relais, disjoncteurs, câbles, etc), c'est résumer - très brièvement ! - les opérations relatives à l'équipement d'une locomotive et d'une automotrice double.

Un texte de spécification est nécessairement condensé; des documents plus détaillés, établis d'avance, facilitent l'exécution systématique et, par une forme appropriée, permettent un contrôle nécessaire et efficace.

Nécessaire, quoique, grâce à une magnifique compréhension des constructeurs, les réceptions, malgré leur sévérité, ne se fassent pas dans une atmosphère de méfiance et de suspicion !

Considéré sous son aspect général, le problème est donc relativement simple.

Il se complique dès que l'on examine les faits de plus près.

L'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg avec ses "antennes" fait partie d'un ensemble; le matériel roulant qui circule sur cette ligne est incorporé dans d'autres commandes, ou a été construit en même temps que celui destiné à d'autres lignes.

Au point de vue de la surveillance de la fabrication et du montage, au point de vue de la réception, il faut donc considérer l'ensemble du parc nouveau, soit 133 locomotives et 139 automotrices doubles, qui comportent environ 7.400 tonnes de matériel électrique proprement dit.



Résistances de démarrage d'une automotrice installées sous le châssis.

C'est certes beaucoup, mais d'autres considérations amenaient d'autres préoccupations.

La construction du matériel roulant doit être incorporée dans le complexe d'ensemble qui comprend également les travaux de voie et de signalisation, l'installation des sous-stations, le montage des lignes caténaies, etc.

Et comme l'équipement électrique n'en constitue qu'un élément, le respect des dates de fourniture constitue une donnée essentielle.

Construits dans trois ateliers de Belgique, les équipements furent fournis à une cadence qui força l'admiration des compétences étrangères, mais mais plongea souvent les services de réception dans une consternation folle.

Jugez-en par quelques chiffres...

L'ensemble des équipements de traction de ces automotrices et locomotives comporte plus de 22.000 appareils et près de 3.000 machines tournantes, sur lesquels des essais de type, de contrôle et de réception de série furent effectués.

Il faut y ajouter les essais de rigidité diélectrique du câblage (170.000 m de câbles haute tension, et plus d'un million de mètres de câbles basse tension), les essais de fonctionnement des équipements montés sur le matériel roulant à sa sortie des usines des constructeurs mécaniciens, et, enfin, les essais en ligne sur 272 véhicules moteurs.

Il va sans dire que la mise sur pied d'un pareil programme, dont l'ampleur variait, d'un mois à l'autre, parfois du simple au double, a posé des problèmes d'organisation peu ordinaires.

Ils ont été résolus grâce à une rationalisation très poussée des méthodes d'essai, grâce à la collaboration vigilante des constructeurs électriciens qui réalisèrent spécialement des installations d'essais efficaces, et enfin, grâce à l'ardeur au travail dont fit preuve tout le personnel d'exécution.

Entre-temps, et pour l'ensemble des équipements électriques à fournir, les constructeurs soumettaient à la SNCB 588 plans se rapportant aux locomotives, et 371 plans pour les automotrices !

Afin de s'assurer que les délais seraient bien respectés, on contrôlait périodiquement l'état d'avancement des études, des approvisionnements de matières et des mises en fabrications.

Cette mission d'information portait sur la multitude des pièces entrant dans la composition des moteurs et appareillages, et cela aux divers stades de leur évolution, depuis l'étude jusqu'à la réception du matériel fini.

Quand on sait qu'un bloc JH de locomotive par exemple, comporte à lui seul 2 servo-moteurs, environ 40 relais et près de 60 contacteurs haute tension, en tout plusieurs centaines de milliers de pièces élémentaires, on peut se faire une idée de la complexité de ce travail réalisé pour chacune des fabrications dans les trois ateliers.

Au moyen des informations recueillies, les plannings d'avancement étaient tenus à jour et, s'il apparaissait des défaillances à l'un ou l'autre stade, tout le mécanisme des démarches spéciales était mis en branle.

Lorsque les premiers éléments de machines ou d'appareils sortaient de fabrication, il fallait procéder aux essais de type dont les résultats, s'ils étaient satisfaisants, servaient de critère pour contrôler la régularité de la suite des fabrications.

Citons le cas des sections d'induit, par exemple, dont 0,5% du nombre total doit être prélevé pour subir l'essai de perforation de l'isolement entre les spires...

Ce simple essai de contrôle a donné lieu, tout au long de la fabrication, au prélèvement de près de 450 sections, sur lesquelles plus de 1.300 percements sous haute tension furent effectués, à des valeurs variant de 3.000 à 10.000 volts, suivant le type de moteur auquel ces sections étaient destinées.

Quant à la réception des moteurs de traction finis, on pouvait noter que l'ensemble des mesures effectuées depuis celles des résistances à froid jusqu'à l'essai de rigidité diélectrique à 8.750 volts représente près de 140 lectures aux instruments par couple de moteurs.

A répéter plus de 500 fois !

Dans le même ordre d'idées, les essais d'un seul bloc JH (Jeumont-Heidmann) de locomotive comportent près de 250 mesures et annotations diverses, les essais d'un pantographe nécessitent 40 mesures pour relever les courbes de pression au fil de contact.

Continuer ainsi cette énumération serait fastidieux.

Qu'il suffise, pour être complet, de faire remarquer que chaque réception a fait l'objet d'un rapport dans lequel toutes les mesures et résultats de calculs sont consignés et qui constituent une base solide pour l'élaboration des notices d'entretien et de réglage.

Et c'est ainsi qu'en 1956, on préparait - déjà - les travaux de l'an deux mille !

Michel HERBIET

Dans le prochain numéro : Organisation générale de l'entretien et de la révision du matériel roulant électrique de la SNCB.

2007 : la ligne du Bocq fête son 100^{ème} anniversaire

La ligne 128 fête ces **30 juin et 1 juillet** son centième anniversaire. Le PFT qui a entrepris de remettre en service de longs tronçons de cette ligne va mettre les petits plats dans les grands...

Quelle meilleure information que celle qui nous est fournie par le Patrimoine Ferroviaire et Tourisme dont le dépôt de Saint-Ghislain est bien connu de tous les ferroviphiles. C'est en cet endroit que le PFT organise annuellement ses portes ouvertes en livrant à nos regards émerveillés sa collection de matériel ferroviaire qu'il a préservé et restauré.

Une visite sur le site officiel de cette association belge nous en apprend davantage. <http://www.pfttsp.be>

Un peu d'histoire de la ligne 128

Il y a un peu plus d'un siècle était mise en service la ligne 128 entre Ciney et Yvoir.

Considérée comme l'une des plus belles sections de chemin de fer de Belgique de par son inscription dans la vallée du Bocq et la présence de nombreux ouvrages d'art (viaducs, tunnels, ponts), cette ligne fait actuellement l'objet d'une remise en service par l'asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme.

Ce bref document a pour objectif de donner un aperçu synthétique de l'historique de la ligne du Bocq; il ne constitue en aucune manière une étude fouillée de son évolution. Il abordera successivement les étapes de sa construction et quelques caractéristiques de son exploitation.

Genèse de la ligne

En 1888, un projet de création est élaboré. Deux ans plus tard, une concession est octroyée à la Société Nationale de Chemins de Fer Vicinaux en vue de la construction d'une ligne à voie normale entre les gares

de Ciney, atteinte dès le 1er mai 1858 par la Grande Compagnie du Luxembourg, et d'Yvoir, reliée à Namur par la Compagnie du Nord belge en 1862. Toutefois, ce sont les Chemins de fer de l'Etat belge qui procèdent à la réalisation des travaux: en 1894, le tracé du tronçon est établi et le 15 mars 1896, la mise en adjudication est prononcée. La mise en service de la ligne 128 s'est déroulée en quatre phases: la section Ciney - Spontin le 5 mai 1898, la portion Spontin - Dorinne le 1er mai 1902, Dorinne - Evrehailles le 1er mai 1903 et Evrehailles - Yvoir le 1er juin 1907.

Exploitation de la ligne 128

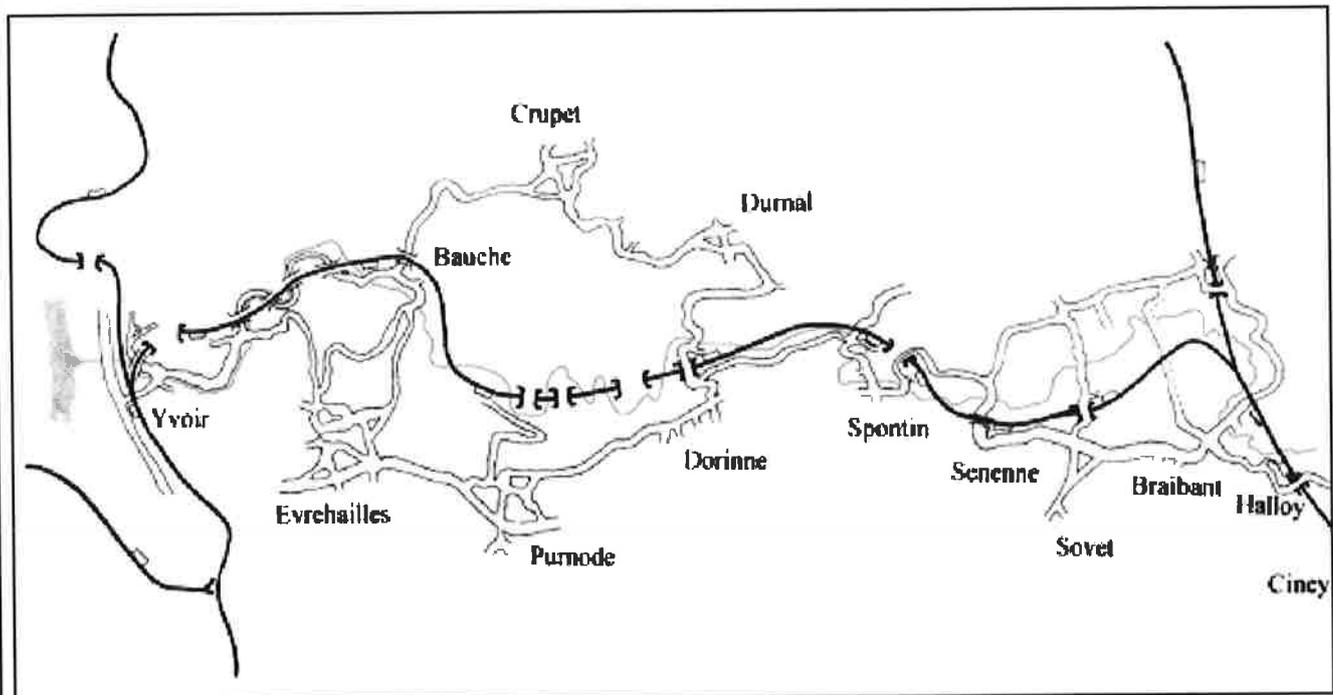
Quatre aspects retiennent l'attention: la présentation des caractéristiques générales du tronçon Ciney - Yvoir, la description des activités "voyageurs" et celle des "marchandises", et un bref aperçu des modes de traction utilisés.

Caractéristiques générales

D'une longueur de 21 kilomètres, la ligne du Bocq est à voie unique sur la totalité de son parcours. Douze gares, haltes ou points d'arrêts peuvent être recensés: il s'agit de Ciney, Halloy, Braibant, Sovet, Senenne, Spontin, Spontin-Sources, Dorinne-Durnal, Purnode, Evrehailles-Bauche, Yvoir-Carières et Yvoir. Les gares de Spontin, Dorinne-Durnal et Evrehailles-Bauche étaient équipées d'une voie d'évitement de manière à permettre d'éventuels croisements. La vitesse de référence était de 70 km/h.

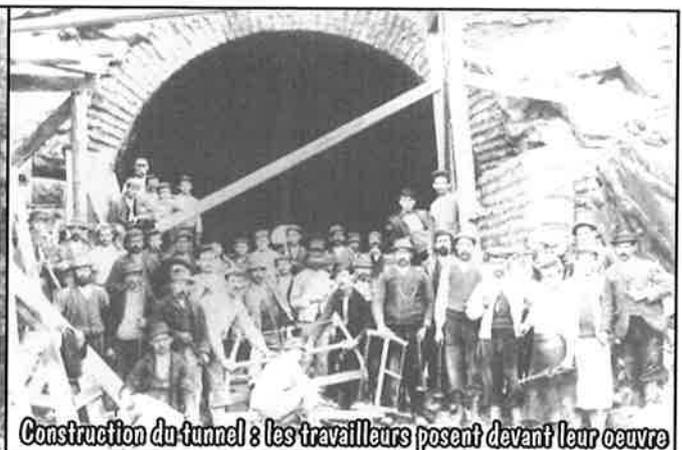
Activité "voyageurs"

Le trafic observé sur la ligne est relativement restreint en raison du caractère rural de la région traversée. En 1948, on enregistrait les jours ouvrables sept aller-retour omnibus entre les deux têtes de ligne; deux d'entre-eux étaient prolongés jusqu'à Dinant (*suite en page 16*)





La 26.101 du PFT tracte une rame de marchandises



Construction du tunnel : les travailleurs posent devant leur oeuvre



L'ancienne gare de Ciney au temps de la vapeur



La gare de Spontin



L'autorail 4605, le 22 juin 1999



Le 4602, à Senenne en 2000

Agenda des excursions, trains spéciaux et événements 2007

Samedi 30 juin	Excursions : "Entre château et brasserie" et "Le train buissonnier"	Une journée de découverte et de détente dans la vallée du Bocq; Ballade en train, visite du château féodal de Spontin et découverte de la Brasserie du Bocq à Purnode... Découverte de Crupet et repas du terroir...
Sa + Di 28 et 29 juillet	Médiévales de Spontin	Le village est transformé en village médiéval avec animations de rue, tournois et spectacles. Concert et grand feu d'artifice les deux jours.
Dimanche 6 août	La Brocante de Spontin	Grande Brocante de Spontin organisée par la commune et les associations. Plus de 500 exposants et plusieurs animations au village.
Samedi 11 août	Excursions : "Entre château et brasserie" et "Le train buissonnier"	Une journée de découverte et de détente dans la vallée du Bocq; Ballade en train, visite du château féodal de Spontin et découverte de la Brasserie du Bocq à Purnode... Découverte de Crupet et repas du terroir...
Samedi 22 septembre	Excursions : "Entre château et brasserie" et "Le train buissonnier"	Une journée de découverte et de détente dans la vallée du Bocq; Ballade en train, visite du château féodal de Spontin et découverte de la Brasserie du Bocq à Purnode... Découverte de Crupet et repas du terroir...

vales, Brocante, ...). Ainsi, en cas d'affluence ou de panne, la réserve est immédiatement disponible.

- La circulation des trains en gare sera signalisée par d'anciens signaux à palette mécanique. Ceux-ci seront commandés par un petit poste de signalisation.
- Les nouvelles installations respecteront un style et une ambiance chemin de fer des années '50.

Description des installations d'accueil au public:

- Un quai d'environ 80 mètres permettra l'accueil des touristes.
- Une clôture en béton de type "Chemin de fer" séparera la voirie du quai.

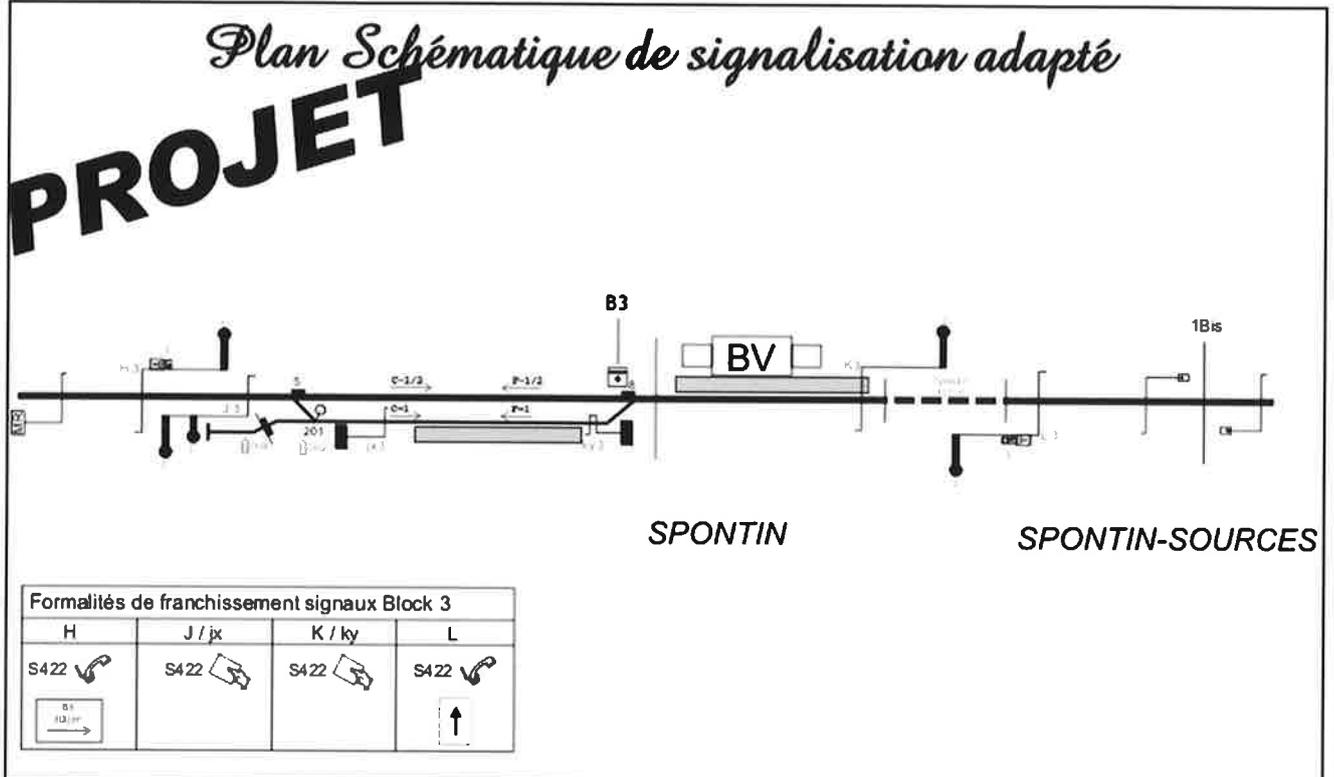
- Quelques arbres seront replantés pour embellir le site.

Pour 2007

La priorité pour 2007 sera la finition opérationnelle de la voie d'évitement proprement dite et son quai.

Le poste de signalisation et les anciens signaux mécaniques seront rendus fonctionnels au cours des mois suivants la fin des travaux de mise en service de la nouvelle voie.

Extraits du site Internet : <http://www.pfttsp.be>



L'autorail ES 102 à la sortie du tunnel du Stiët. Cela faisait plus de 34 ans qu'un train ne l'avait plus franchi. La gare de Purnode se rapproche un peu plus chaque semaine. Rendez-vous au printemps... (photo Christian Auquière, 12 novembre 2006, parue dans "En Lignes" du PFT, n°77).

Les locomotives Diesel de la série 77 construites par Vossloh

N° constructeur	Année de fabrication	Type de locomotive	Disposition d'essieux	N° SNCB
1000918	1999	HLD 77	B'B'-dh	7701
1000919	1999	HLD 77	B'B'-dh	7702
1000920	1999	HLD 77	B'B'-dh	7703
1000921	1999	HLD 77	B'B'-dh	7704
1000922	1999	HLD 77	B'B'-dh	7705
1000923	2000	HLD 77	B'B'-dh	7706
1000924	2000	HLD 77	B'B'-dh	7707
1000925	2000	HLD 77	B'B'-dh	7708
1000926	2000	HLD 77	B'B'-dh	7709
1000927	2000	HLD 77	B'B'-dh	7710
1000928	2000	HLD 77	B'B'-dh	7711
1000929	2000	HLD 77	B'B'-dh	7712
1000930	2000	HLD 77	B'B'-dh	7713
1000931	2000	HLD 77	B'B'-dh	7714
1000932	2000	HLD 77	B'B'-dh	7715
1000933	2000	HLD 77	B'B'-dh	7716
1000934	2000	HLD 77	B'B'-dh	7717
1000935	2000	HLD 77	B'B'-dh	7718
1000936	2000	HLD 77	B'B'-dh	7719
1000937	2000	HLD 77	B'B'-dh	7720
1000938	2000	HLD 77	B'B'-dh	7721
1000939	2000	HLD 77	B'B'-dh	7722
1000940	2000	HLD 77	B'B'-dh	7723
1000941	2000	HLD 77	B'B'-dh	7724
1000942	2000	HLD 77	B'B'-dh	7725
1000943	2000	HLD 77	B'B'-dh	7726
1000944	2000	HLD 77	B'B'-dh	7727
1000945	2000	HLD 77	B'B'-dh	7728
1000946	2000	HLD 77	B'B'-dh	7729
1000947	2000	HLD 77	B'B'-dh	7730
1000948	2000	HLD 77	B'B'-dh	7731
1000949	2001	HLD 77	B'B'-dh	7732
1000950	2001	HLD 77	B'B'-dh	7733
1000951	2001	HLD 77	B'B'-dh	7734
1000952	2001	HLD 77	B'B'-dh	7735
1000953	2001	HLD 77	B'B'-dh	7736
1000954	2001	HLD 77	B'B'-dh	7737
1000955	2001	HLD 77	B'B'-dh	7738
1000956	2001	HLD 77	B'B'-dh	7739
1000957	2001	HLD 77	B'B'-dh	7740
1000958	2001	HLD 77	B'B'-dh	7741
1000959	2001	HLD 77	B'B'-dh	7742
1000960	2001	HLD 77	B'B'-dh	7743
1000961	2001	HLD 77	B'B'-dh	7744
1000962	2001	HLD 77	B'B'-dh	7745
1000963	2001	HLD 77	B'B'-dh	7746
1000964	2001	HLD 77	B'B'-dh	7747
1000965	2001	HLD 77	B'B'-dh	7748
1000966	2001	HLD 77	B'B'-dh	7749
1000967	2001	HLD 77	B'B'-dh	7750
1000968	2001	HLD 77	B'B'-dh	7751
1000969	2001	HLD 77	B'B'-dh	7752
1000970	2001	HLD 77	B'B'-dh	7753
1000971	2001	HLD 77	B'B'-dh	7754
1000972	2001	HLD 77	B'B'-dh	7755
1000973	2001	HLD 77	B'B'-dh	7756
1000974	2001	HLD 77	B'B'-dh	7757

N° constructeur	Année de fabrication	Type de locomotive	Disposition d'essieux	N° SNCB
1000975	2002	HLD 77	B'B'-dh	7758
1000976	2002	HLD 77	B'B'-dh	7759
1000977	2002	HLD 77	B'B'-dh	7760
1000978	2002	HLD 77	B'B'-dh	7761
1000979	2002	HLD 77	B'B'-dh	7762
1000980	2002	HLD 77	B'B'-dh	7763
1000981	2002	HLD 77	B'B'-dh	7764
1000982	2002	HLD 77	B'B'-dh	7765
1000983	2002	HLD 77	B'B'-dh	7766
1000984	2002	HLD 77	B'B'-dh	7767
1000985	2002	HLD 77	B'B'-dh	7768
1000986	2002	HLD 77	B'B'-dh	7769
1000987	2002	HLD 77	B'B'-dh	7770
1000988	2002	HLD 77	B'B'-dh	7771
1000989	2002	HLD 77	B'B'-dh	7772
1000990	2002	HLD 77	B'B'-dh	7773
1000991	2002	HLD 77	B'B'-dh	7774
1000992	2002	HLD 77	B'B'-dh	7775
1000993	2002	HLD 77	B'B'-dh	7776
1000994	2002	HLD 77	B'B'-dh	7777
1000995	2002	HLD 77	B'B'-dh	7778
1000996	2002	HLD 77	B'B'-dh	7779
1000997	2002	HLD 77	B'B'-dh	7780
1000998	2002	HLD 77	B'B'-dh	7781
1000999	2002	HLD 77	B'B'-dh	7782
1001000	2002	HLD 77	B'B'-dh	7783
1001001	2002	HLD 77	B'B'-dh	7784
1001002	2002	HLD 77	B'B'-dh	7785
1001003	2002	HLD 77	B'B'-dh	7786
1001004	2002	HLD 77	B'B'-dh	7787
1001005	2002	HLD 77	B'B'-dh	7788
1001006	2002	HLD 77	B'B'-dh	7789
1001007	2002	HLD 77	B'B'-dh	7790
1001217	2003	HLD 77	B'B'-dh	7791
1001218	2003	HLD 77	B'B'-dh	7792
1001219	2003	HLD 77	B'B'-dh	7793
1001220	2003	HLD 77	B'B'-dh	7794
1001221	2003	HLD 77	B'B'-dh	7795
1001222	2003	HLD 77	B'B'-dh	7796
1001223	2003	HLD 77	B'B'-dh	7797
1001224	2003	HLD 77	B'B'-dh	7798
1001225	2003	HLD 77	B'B'-dh	7799
1001226	2003	HLD 77	B'B'-dh	7800
1001227	2003	HLD 77	B'B'-dh	7801
1001228	2003	HLD 77	B'B'-dh	7802
1001229	2003	HLD 77	B'B'-dh	7803
1001230	2003	HLD 77	B'B'-dh	7804
1001231	2003	HLD 77	B'B'-dh	7805
1001232	2003	HLD 77	B'B'-dh	7806
1001233	2003	HLD 77	B'B'-dh	7807
1001234	2003	HLD 77	B'B'-dh	7808
1001235	2003	HLD 77	B'B'-dh	7809
1001236	2003	HLD 77	B'B'-dh	7810
1001237	2003	HLD 77	B'B'-dh	7811
1001238	2003	HLD 77	B'B'-dh	7812
1001239	2003	HLD 77	B'B'-dh	7813
1001240	2003	HLD 77	B'B'-dh	7814

N° constructeur	Année de fabrication	Type de locomotive	Disposition d'essieux	N° SNCB					
1001241	2003	HLD 77	B'B'-dh	7815	1001268	2004	HLD 77	B'B'-dh	7842
1001242	2003	HLD 77	B'B'-dh	7816	1001269	2004	HLD 77	B'B'-dh	7843
1001243	2003	HLD 77	B'B'-dh	7817	1001270	2004	HLD 77	B'B'-dh	7844
1001244	2003	HLD 77	B'B'-dh	7818	1001271	2004	HLD 77	B'B'-dh	7845
1001245	2003	HLD 77	B'B'-dh	7819	1001272	2004	HLD 77	B'B'-dh	7846
1001246	2003	HLD 77	B'B'-dh	7820	1001273	2004	HLD 77	B'B'-dh	7847
1001247	2003	HLD 77	B'B'-dh	7821	1001274	2004	HLD 77	B'B'-dh	7848
1001248	2003	HLD 77	B'B'-dh	7822	1001275	2004	HLD 77	B'B'-dh	7849
1001249	2003	HLD 77	B'B'-dh	7823	1001276	2004	HLD 77	B'B'-dh	7850
1001250	2004	HLD 77	B'B'-dh	7824	1001277	2004	HLD 77	B'B'-dh	7851
1001251	2004	HLD 77	B'B'-dh	7825	1001278	2004	HLD 77	B'B'-dh	7852
1001252	2004	HLD 77	B'B'-dh	7826	1001279	2004	HLD 77	B'B'-dh	7853
1001253	2004	HLD 77	B'B'-dh	7827	1001280	2004	HLD 77	B'B'-dh	7854
1001254	2004	HLD 77	B'B'-dh	7828	1001281	2004	HLD 77	B'B'-dh	7855
1001255	2004	HLD 77	B'B'-dh	7829	1001282	2004	HLD 77	B'B'-dh	7856
1001256	2004	HLD 77	B'B'-dh	7830	1001283	2004	HLD 77	B'B'-dh	7857
1001257	2004	HLD 77	B'B'-dh	7831	1001284	2005	HLD 77	B'B'-dh	7858
1001258	2004	HLD 77	B'B'-dh	7832	1001285	2005	HLD 77	B'B'-dh	7859
1001259	2004	HLD 77	B'B'-dh	7833	1001286	2005	HLD 77	B'B'-dh	7860
1001260	2004	HLD 77	B'B'-dh	7834	1001287	2005	HLD 77	B'B'-dh	7861
1001261	2004	HLD 77	B'B'-dh	7835	1001288	2005	HLD 77	B'B'-dh	7862
1001262	2004	HLD 77	B'B'-dh	7836	1001289	2005	HLD 77	B'B'-dh	7863
1001263	2004	HLD 77	B'B'-dh	7837	1001290	2005	HLD 77	B'B'-dh	7864
1001264	2004	HLD 77	B'B'-dh	7838	1001291	2005	HLD 77	B'B'-dh	7865
1001265	2004	HLD 77	B'B'-dh	7839	1001292	2005	HLD 77	B'B'-dh	7866
1001266	2004	HLD 77	B'B'-dh	7840	1001293	2005	HLD 77	B'B'-dh	7867
1001267	2004	HLD 77	B'B'-dh	7841	1001294	2005	HLD 77	B'B'-dh	7870
					1001295	2005	HLD 77	B'B'-dh	7869
					1001296	2005	HLD 77	B'B'-dh	7868

Le 10 novembre 2006, les 7788 et 7789 débouchent du tunnel de Botzelaer en tête du train 41548 Antwerpen-Noord - Aachen-West (photo Christian Vanheck, parue dans "En Lignes" du PFT n°77).



Le TGV en Belgique un fameux investissement !

TGV-Est (Paris - Strasbourg)

Cette année, la SNCF inaugurera la ligne PARIS - STRASBOURG - Allemagne, via Reims et Metz. Des manifestations officielles auront déjà lieu en juin.

TGV Paris - Köln

La ligne TGV PARIS - KÖLN, via Bruxelles, ne passe pas par la dorsale wallonne, tout le monde le sait...

La nouvelle gare de Liège-Guillemins avance : la charpente est quasi terminée. Dessinée par l'architecte catalan Santiago Calatrava, elle est une réalisation de la société Euro Liège TGV fondée le 15 octobre 1993 par l'ancienne SNCB et la Société de Développement de Liège-Guillemins.

Sur une longueur de 200 mètres, trente neuf arcs surplombent les voies avec une voûte culminant à 40 mètres. Les pieds de supports s'enfoncent dans le sol à 17 mètres de profondeur. Le poids de la charpente métallique, en inox, pèse plus de 10.000 tonnes, plus encore que la tour Eiffel... C'est un investissement pharaonique qu'est la descente du TGV sur Liège quand les français ont réalisé et continuent à réaliser des gares de liaison en pleine campagne sans détourner les lignes à grande vitesse...

Une ballade en train était organisée sur la ligne vers le tunnel de Soumagne lors de la journée Train - Tram - Bus du 17 septembre 2006.

La ligne Liège - Aachen Hbf

Quittant la gare des Guillemins par la ligne 37, aménagée dans la traversée de la gare d'Angleur à 160 km/h jusqu'à Chênée, où une bifurcation a été construite pour quitter la ligne 37. C'est en gare de Chênée que la permutation de tension aura lieu de 3kV continu à 25 kV alternatif 50 Hertz. La ligne à grande vitesse franchit la Vesdre et traverse la commune de Vaux-sous-Chèvremont où la vitesse sera de 180 km/h. La tranchée couverte de 177 mètres à la sortie de l'agglomération, se termine par le fameux "tunnel de Soumagne" à double voie et 5.940 mètres de longueur. Les travaux de creusement ont débuté le 14 mai 2001. En septembre 2005, les voies, équipements de sécurité, caténaires et signalisation ont commencé à s'installer. Le but serait l'exploitation commerciale fin 2007...

A la fin du tunnel, la tranchée couverte de 413 mètres à Ayeneux permettra aux TGV de rejoindre le plateau de Herve et de longer l'autoroute.

Un dénivelé de 200 mètres a été rattrapé depuis la vallée de la Vesdre, réparti dans le tunnel à 1,7%, peu avant la sortie du tunnel la pente est à 2% pour monter à 2,5% jusqu'à l'autoroute (au hameau de José, commune de Herve).

825.000 m³ de terres et de roches ont été déplacés, 298.779 m³ de béton ont été mis en place.

La distance entre la bifurcation de Chênée et José est de 12,4 km. La vitesse depuis l'entrée du tunnel et l'autoroute sera de 200 km/h.

Le long de l'autoroute, de José à Walhorn, la vitesse sera portée à 260 km/h où 421 mètres de viaducs ont été construits à José, 505 m. pour Herve, 1.232 m. au dessus de l'échangeur autoroutier de Battice, 264 m. pour le viaduc au dessus de la vallée du Ruyff.

La nouvelle ligne à grande vitesse rejoint la ligne 37 (quittée à Chênée) avant le viaduc de Hammerbrücke en franchissant le vallon de Prester sur un ouvrage métallique "Bowstring" identique à celui qui franchit la ligne Antwerpen - Schaerbeek ou le canal de Leuven.

C'est entre les viaducs de Prester et du Hammerbrücke que se situe la commutation de courant entre le 25kV et le 3kV. La commutation entre le 3kV et le 15kV 16Hz2/3 du réseau allemand s'effectue en gare de Aachen Hbf...

La danse des pantographes

Ce qui veut dire que la rame changera de courant au gré des kilomètres : le tronçon Bruxelles-Midi - sortie Leuven s'effectue en 3 kV continu; sortie Leuven - Ans en 25 kV alternatif; Ans - Chênée en 3 kV continu; Chênée- viaduc Prester en 25 kV alternatif; Viaduc Hammersbrücke - Aachen Hbf en 3 kV continu et Aachen Hbf - Köln Hbf en 15 kV 16Hz 2/3 alternatif... Bref : la danse des pantographes...

Le viaduc de Hammerbrücke a été renouvelé en 1999. La superstructure et l'infrastructure s'élèvent à 285 mètres. Près de 6.270 m³ de béton et 2.720 tonnes d'acier de charpente ont été nécessaires pour la construction de cet ouvrage d'art.

Du viaduc de Hammerbrücke à la frontière, il reste 1.800 mètres à 160 km/h dont les travaux de modernisation sont terminés : suppression de deux passages à niveau, renouvellement d'un passage supérieur, construction d'une sous-station. Nous sommes à 7 km d'Aachen Hauptbahnhof.

Un nouveau goulot pour Daerden ?

Le tronçon de ligne entre Liège et la frontière a coûté plus d'un milliard d'Euros (613.685.210 € en 1994) pour se terminer par un tunnel en Allemagne juste avant Aachen Hbf qui empêche le passage simultané de deux trains (...) réduisant à 6 minutes le gain de temps sur cette ligne. Et les Allemands n'ont pas l'intention de modifier celui-ci... Puisque, pour eux, Paris - Allemagne passera par Strasbourg et Sarrebrücken par le chemin le plus court ! Paris - Köln par la Belgique c'est pour faire plaisir aux belges... même les Hollandais traînent pour la liaison à grande vitesse vers Amsterdam.

Inventaire du matériel moteur belge au 1 janvier 2006

SNCB – Direction Trains

385 locomotives électriques

1181 à 1192; 1201 à 1212; 1301 à 1360; 1501, 1503, 1504; 1601, 1602, 1604 à 1606, 1608; 2001 à 2019, 2021 à 2025; 2101 à 2160; 2204, 2206, 2213, 2214, 2216, 2221, 2223, 2224, 2226, 2229, 2230, 2233, 2236, 2240, 2243, 2247 à 2249; 2301 à 2306, 2308 à 2360, 2362 à 2383; 2503, 2505 à 2507, 2510, 2513, 2514; 2551 à 2558; 2601 à 2615, 2617 à 2635; 2701 à 2760.

38 locomotives Diesel de ligne

5501 à 5512, 5514, 5515, 5517 à 5519, 5521, 5523, 5526, 5528 à 5533, 5535, 5537 à 5541; 6225, 6227, 6264, 6306, 6313, 6324.

302 locomotives de manoeuvre

7336, 7337, 7338*, 7339, 7340, 7341*, 7343*, 7344 à 7349, 7353*, 7356*, 7357, 7358, 7361 à 7366, 7367*, 7368*, 7369, 7370*, 7371, 7373, 7374, 7375*, 7376 à 7395; 7401 à 7410; 7701 à 7870; 8201 à 8212, 8213*, 8214 à 8221, 8222*, 8223, 8224, 8226 à 8228, 8229*, 8231*, 8232 à 8237, 8238*, 8239 à 8243, 8244*, 8245, 8246*, 8247*, 8248, 8249*, 8250*, 8251*, 8252, 8253*, 8255 à 8274.

Le matériel marqué * est repris au parc en attente de décision de radiation.

667 automotrices électriques

153 à 169, 171, 174 à 198, 200 à 210, 212 à 270; 301 à 324, 327 à 440, 441 à 490; 501 à 570; 595 à 600; 601 à 655, 657 à 715, 717 à 782; 801 à 844; 901 à 931, 933 à 952; 3101 à 3108 (Eurostar); 4301 à 4307 (Thalys).

96 autorails Diesel

4101 à 4196.

SNCB – Direction Infrastructure

53 locomotives Diesel de ligne

6201 à 6203, 6207, 6210, 6212 à 6219, 6222, 6223, 6228, 6229, 6231, 6236 à 6238, 6241 à 6243, 6247, 6249, 6251, 6255, 6257, 6261 à 6263, 6267, 6274, 6275, 6278, 6282, 6285, 6288, 6291, 6292, 6295, 6305, 6309,

6311, 6312, 6316, 6317, 6319, 6320, 6323, 6328 à 6330.

7 locomotives de manoeuvre

7350 à 7352, 7354, 7355, 7359, 7360.

SNCB - Direction Matériel (matériel lourd)

24 locomotives de manoeuvre

8035, 8066 à 8069; 9109, 9111, 9116, 9123, 9124, 9128, 9132, 9135, 9136, 9138, 9146, 9147, 9149, 9150, 9152, 9153, 9156, 9158, 9159.

TUC-Rail

45 locomotives Diesel de ligne

5201, 5205, 5209, 5211, 5212, 5215 à 5217; 5301 à 5303, 5305 à 5309, 5311 à 5313, 5315, 5316, 5318, 5320; 5401, 5403, 5407; 6204, 6221, 6244, 6246, 6250, 6253, 6254, 6256, 6260, 6268, 6277, 6281, 6283, 6294, 6296, 6297, 6299, 6315, 6331.

CFL

2 automotrices électriques (Break)

325 et 326.

DB AG

2 automotrices électriques (Thalys)

4321 et 4322.

DLC

12 locomotives Diesel de ligne

Toutes des Class 66 :

PB03, PB12 à PB15, PB18 à PB20 (louées à Porterbrook),

6301 à 6304 (louées à Mitsui Rail Capital Europe).

Michel MARIN

"INTERMODELLBAU 2007" à Dortmund.

Visite de l'exposition internationale de modélisme toutes disciplines le jeudi 19 avril. Voyage en autocar + entrée 38,00 € par personne. Versement avant mi-mars au compte du RMM : 360-0053510-69.

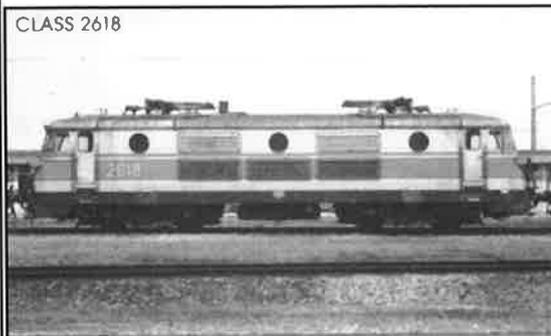
Les adresses Internet intéressantes proposées par Michel Marin

<http://www.port-kelsey.com> : description de la construction d'un réseau US.

<http://www.essaisrff.com> : le premier tronçon de la LGV européenne est presque terminé. Suivez les essais de cette infrastructure sur un site officiel de RFF.

<http://astrain.skynetblogs.be> construction d'un réseau.

Nouveautés annoncées



CLASS 2618
 Order No: 55450 DC
 Order No: 55451 DC DIG SOUND
 Order No: 55452 AC DIG
 Order No: 55453 AC DIG SOUND



CLASS 2604
 Order No: 55486 DC
 Order No: 55487 DC DIG SOUND
 Order No: 55488 AC DIG
 Order No: 55489 AC DIG SOUND



CLASS 2619
 Order No: 55482 DC
 Order No: 55483 DC DIG SOUND
 Order No: 55484 AC DIG
 Order No: 55485 AC DIG SOUND



CLASS 2614
 Order No: 55474 DC
 Order No: 55475 DC DIG SOUND
 Order No: 55476 AC DIG
 Order No: 55477 AC DIG SOUND

Mehano

Présente les AR41 et les HLE 26 avec la caisse "peinte à la main". Les HLE 26 seront déclinées dans plusieurs numéros et plusieurs livrées.

Les Vossloh G 1700 et G 1206 sous diverses livrées de compagnies privées.

Un ICE3 DB et un NL, une Diesel rouge DB 210 006-3, une grise DB 210 004; une EVB 420 001 et DB BR 218 137-8.

ESU (LokSound)

Nous apporte son nouveau décodeur version 3.5 avec 16 MB de mémoire soit 138 secondes de son.

Les sonorités belges sont disponibles pour 2007 : AR41, HLE 11, 12, 13, 15, 16, 20, 21, 23, 26, 27, HLD 55, 59, 62.

Modélisme & Graphisme

Sonorisation des locomotives par décodeurs Loksound avec fichiers sons (ex-Parsifal) : AR43, HLD 52, 53, 54, 55, 59, 60, 62, 63, 77, 81, 82, 91. HLE 25 et 26.

En préparation sonorisation des AM série 600 et série 300.

Réhabilitation de votre locomotive de la série 60 (Klein Modellbahn) dont les châssis se tordent : récupération de la caisse, des moteurs et du sous-châssis. Nouveau châssis en laiton massif, nouvel éclairage par composants de surface "CMS" PLCC2 blanc chaud et rouge imitation parfaite du rendu des phares. Prix annoncés en "prêt à rouler" : 130 € en analogique; 160 € en DCC Lenz Silver; 260 € en DCC + Loksound 3.0.

LS Models

Sortie début 2007 : SNCF HLE série 40 100, SNCB HLE série 18.



En préparation : Rame RAM, livrée TEE rouge/crème 4 éléments; DE-IV, livrée rouge/crème, 4 éléments; ex-RAM, livrée jaune/bleu logo Northlander n°1980.

Rame Aln Breda livrée TEE rouge/crème 2 éléments; RAe, livrée TEE rouge/crème, 5 éléments; idem à 6 éléments;

RABe, EC, livrée grise 6 éléments.

Voitures Corail VTu; diverses voitures DB.

Locomotives SNCF BB 36000 et 436000.

En projet : voitures M6 SNCB, wagon Fal.

Trix

TEE 58/59 "Gottardo" (Zürich - Milan), 5 éléments;

TEE 75/30 "Edelweiss" (Amsterdam - Zürich), 4 éléments; tous deux sont annoncés avec la longueur à l'échelle.

HLE SNCB 1805, livrée bleu/gris.

HLE SNCF 40106, livrée gris/rouge.

Pour les autres nouveautés, je vous invite à consulter les revues spécialisées : Eisenbahn Magazin (D), Loco-revue et Rail Miniature Flash (F) ou Train Miniature Magazine (B) ou les catalogues des firmes productrices.

Claude CARPET

Communiqué de Treinshop Olaerts

Autorails SNCB 44 et 45

"Nous avons le plaisir de vous informer que les défauts de jeunesse de l'autorail du type 45 sont bien résolus. La version suivante, l'autorail 44, sera commercialisée en 2007.

Nous avons tenu à vous offrir un modèle de qualité irréprochable, ce qui implique certaines adaptations des composants de l'axe de transmission.

Toutes les personnes qui détiennent un autorail SNCB de type 45, peu importe où il ait pu être acheté, peuvent

nous le déposer afin qu'il soit adapté et "up-gradé" selon nos dernières techniques spéciales de production.

Votre autorail sera transformé sans aucun frais dans les meilleurs délais, ainsi en effectuant cette adaptation sous garantie, Treinshop Olaerts vous témoigne de son souci constant à vous offrir des productions maison de qualité irréprochable. Guido Olaerts"

Locomotive Diesel SNCB série 55

3 x 50 exemplaires de la série 55 seront réalisés en laiton à l'échelle H0. 25 en 3 rails et 25 en deux rails.

50 Vertes à fine ligne jaune, 50 jaunes, 50 bleues.

Chaque version se composera de 2 numéros différents, finition super détaillée, motorisation 5 pôles, version digitale avec sonorisation ou décodeur MFX et sera disponible selon vos souhaits personnels. Une documentation sera disponible prochainement.

<http://www.treinshopolaerts.be>

Spontin : le viaduc de Senenne en miniature ?

Le "Dorinne-Durnal-Spontin Express" passe sur le très beau viaduc de Senenne, grâce au travail de l'asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique (PFT). Il le fait aussi à l'échelle H0, soit au 1/87ème en train miniature, par

nom pour une gare située dans les Cantons germanophones !

Le plan de la gare s'en ressent car il y a ce curieux accès des trains aux débords de la gare par une traver-



la volonté des modélistes du Club de Oostkamp...

Si le réseau d'exposition des "De Dwarsliggers" était au départ basé sur un site et une gare fictive des Cantons de l'Est, il reçoit aujourd'hui de très belles extensions, dont celle de Senenne, son viaduc et petit village proche de Spontin bien connus des Namurois. Les modélistes ont "gommé" le pont de l'autoroute, qui surmonte aujourd'hui le lieu, pour remettre le site dans son état des années '50-60. Pour les puristes, le réseau s'appelle "Drübeck" et est exploité en "3 rails". Drôle de

sée-jonction en croix : c'est typique des plans proposés par Märklin sur ces sites de construction de réseau. Disons que c'est un "défaut de jeunesse" car l'animation du réseau, les circulations comme le décor sont d'un très grand réalisme. Ainsi le public devine les voies dans une tranchée alors que sa vue a dû passer par-dessus un paysage de collines. La voie se faufile dans la nature et non le contraire ! Et puis, cette extension namuroise de Senenne...

Jean-Pierre Lobet.

Un procès opposait Märklin à Piko

Märklin avait intenté procès à la firme Piko pour plagiat à propos de la reproduction de la rame ICE version 3

et réclamait un montant de 500.000 € pour dommage. Le tribunal de Köln a débouté la plaignante.

<http://www.piko.de/f/news/2007/Gerichtsurteil.php>

Février 2007

24 et 25 MULHOUSE (F68) : excursion RMM à la Cité du Chemin de Fer et la Cité de l'Automobile. Inscriptions au local.

24 et 25. WASQUEHAL (F59) : expo modélisme "La Férie du Rail". Salle des Fêtes, Rue Jean Macé. 10h>18h.

Mars 2007

2 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs, SNCB, époques IV et V.

3 FOREST (B) : assemblée générale Febelrail au PTVF.

6 RAIL MINIATURE MOSAN : réunion du Comité à 19h30 au local.

6 et 7 ... DE DOELEN (NL) : International Conference and Trade Show "Betuweroute" : "Europe's Rail Gateway for Freight". <http://www.railevents.eu>

9 Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.

9 CFR : Jean-François Huart : "Les chemins de fer de Cuba".

11 VILVOORDE (B) : bourse, "Den Uleenspiegel" zaal, Gevaertstraat 18.

16 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : "Vapeur en Afrique, du Kenya à l'Angola" : archives couleurs des années '60-'70, Etienne Labar

17 MANAGE (B) : Forum du "O". Place Edouard Bantigny, 10h>18h, entrée gratuite. <http://zero.bbconcept.net/index.forum>

23 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs, DB-DR, époques IV et V.

31 et 1 av Voyage RMM : BAD NEUENAHN (D) : participation du RMM à l'exposition avec le réseau modulaire N. Inscriptions indispensables, lors desréunions du club, auprès d'André Delsemme.

Avril 2007

6 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs, grands rapides + internationaux, toutes nationalités, époque III.

7 au 9 ... BLANKENBERGE (B) : 6ème exposition de modélisme ferroviaire au Casino. <http://www.spoorwegenvoortoeeristen.be>

19 DORTMUND (D) : "Intermodellbau 2007", exposition internationale de modélisme toutes disciplines. Voyage organisé par le "Model club de la Meuse".

..... Inscription contre versement de 38,00 € au compte 360-0053510-69 du RMM avant mi-mars.

20. Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : "Trains en Tchéquie" par Jean-François Huart.

29 AYWAILLE (B) : 52ème bourse de l'ASMOCO. Salle Saint-Raphaël, 09>13h.

Mai 2007

4 Préparation des locaux pour les festivités des 5 et 6 mai.

5 et 6 ... NAMUR (B) : RMM : inauguration du réseau HO à décor US.

20 VILVOORDE (B) : bourse "Den Uleenspiegel" zaal, Gevaertstraat 18.

Juin 2007

1 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs + marchandises, traction vapeur, toutes nationalités, époques III.

3. NAMUR (B) : 4ème bourse ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan à l'Institut Technique Henri Maus, Place des Cadets 4. 10h>16h.

22 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs, SNCB-CFL, époques IV et V.

30 et 1/7 SPONTIN (B) : festivités du 10ème anniversaire de la ligne 128. Organisation du PFT. Avec la participation du RMM.

Juillet 2007

6 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

Août 2007

3 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs, SNCB, époques IV et V.

24 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs + marchandises, toutes nationalités, époques I et II.

Septembre 2007

7 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.

9 VILVOORDE (B) : bourse "Den Uleenspiegel" zaal, Gevaertstraat 18.

Octobre 2007

5 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs, DB-DR, époques IV et V.

11 DUD HEVERLEE (B) : bourse organisée par le Leuvense Modeltreinclub. De Roosenberg zaal, Maurits Noëlstraat 15. 09>13h. <http://users.pandora.be/lmtc/>

Novembre 2007

2 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs + marchandises, traction diesel + électrique, toutes nationalités, époque III.

11 VILVOORDE (B) : bourse "Den Uleenspiegel" zaal, Gevaertstraat 18.

23 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : marchandises, toutes nationalités,

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer. Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2007) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* Claude Carpet
 Webmaster, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Relations Publiques Luc Parant

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Didier Delfosse,
 et Patrick De Jaeger.
 Bibliothèque Luc Parant,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique 18,00 €.
 Pour l'étranger 22,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 25 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60 GSM : 0477.39.69.99 Courriel : president@club-rmm.be

Vice-Président André Delsemme Rue de Hesbaye, 30 5310 NOVILLE-SUR-MEHAIGNE.
 Tél : 081.81.25.39 Courriel : vice-president@club-rmm.be

Secrétaire Jean-Pierre Lobet Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 BELGRADE.
 Tél : 081.73.12.24 GSM : 0477-55.49.04 Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Claude Carpet Rue Saint Marcoux, 35 5651 LANEFFE
 Tél : 071-72.95.61 GSM : 0475-48.62.60 Courriel : tresorier@club-rmm.be

Compte Banque .. 360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
 Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. webmaster@club-rmm.be

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme. Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Le souper du club le 5 janvier 2007.....	Page 2 de couverture
L'Assemblée Générale du 19 janvier 2007 - Réunion du Comité du 23 janvier 2007.....	page 1
Agenda.....	page 22

Actualité ferroviaire

2007 : la ligne du Bocq fête son 10ème anniversaire.....	pages 14 à 17
Les locomotives Diesel série 77 construites par Vossloh.....	pages 18 et 19
TGV-Est - TGV Paris-Köln - Journée Train-Tram-Bus du 17 septembre 2006.....	page 20
Inventaire du matériel moteur belge au 1 janvier 2006.....	page 21

Rétro rail

1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB.....	pages 2 à 8
1956 - 2006 : 50ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg.....	pages 10 à 13
1966 - 2006 : 40ème anniversaire de la fin de la traction vapeur en Belgique.....	page 9

Modélisme

Les nouveautés annoncées.....	pages 20 et 21
Spontin : le viaduc de Senenne ?.....	page 21

ferro flash Namur n°142 (2007-1)



Blankenberge : autorail ES porte grue-nacelle stationnant en bout de quai
(photo Luc Parant, 3 novembre 2006).

Ce premier numéro de l'année 2007 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles ou toute autre collaboration : Didier Delfosse, Michel Henry, Jean-Pierre Lobet, Michel Marin, Françoise Marlier, Luc Parant et

d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

Ferro Flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561.

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1985, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture : "Stock-car" à l'AC Cuesmes, le 11 janvier 2007. Début de journée (7h45), le locotracteur 7382 "Katar" tracte deux voitures M2 transportant le personnel depuis la gare de Mons vers l'atelier. Epris de liberté, notre locotracteur saute l'aiguillage et se renverse sur la voie. Les passagers "de la grande maison" sont secoués mais indemnes. Le train de relevage de l'AC Charleroi, emmené par la 7749, vient à la rescousse avec sa grue Gottwald. Le document montre les lieux après l'évacuation de la deuxième voiture (photo Didier Delfosse).